

Protokoll der 111. Kommissionssitzung des DHV

Am 18.06.2016 in Ingolstadt

Sitzungsbeginn: 10.00 Uhr, Sitzungsende 16.00 Uhr

Anwesend:

Ulrich Aellig (Regionalbeirat Südwest), Prof. Dr.-Ing. Uwe Apel (Regionalbeirat Nord), Dr. Dirk Aue (Finanzvorstand), Horst Barthelmes (Fachbeirat Windenschlepp), Bernd Böing (Regionalbeirat Mitte), Richard Brandl (Protokollführer, Fachbereich Öffentlichkeitsarbeit), Frank Herr (Stv. Vorsitzender), Charlie Jöst (Vorsitzender), Björn Klaassen (Fachbereich Flugbetrieb/Gelände), Uwe Krenz (Regionalbeirat Ost), Dr. Dietrich Münchmeyer (Vorstand Technik), Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost), Eckhart Schröter (Verbandsarzt), Karl Slezak (Fachbereich Sicherheit/Technik/Ausbildung), Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Klaus Tretter (Vorstand Sport), Hannes Weininger (Musterprüfstelle)
Entschuldigt: Roland Börschel (Vorstand Gelände/Sicherheit), Peter Cröniger (Vorstand Ausbildung)

Inhalt	Seite
1. Genehmigung des Protokolls der 110. Kommissions-Sitzung	2
2. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission & JHV)	2
3. Bericht des Vorsitzenden	2
4. Bericht der Geschäftsstelle	3
5. Suche nach Geschäftsführer	4
6. Bericht der Regionalbeiräte	4
7. Nachweispflicht für HG Windenführer	5
8. Ausschuss Unterer Luftraum	5
9. Anforderungen Dreiecksrekorde	5
10. Livetracking	6
11. Nominierung der Nationalmannschaften	6
12. GS A-Praxis Prüfung	6
13. Neutralität des Pilotenprüfers	7
14. Technische Zukunft des Windenschlepps	7
15. Flychair Erprobung	7
16. Termin nächste Sitzung	8

1. Begrüßung, Protokollführung, Protokoll der 110. Kommissionssitzung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 111. Kommissionssitzung.
Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

Beschluss:

Das Protokoll der 110. Kommissionssitzung wird genehmigt.

2. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission und JHV)

TOP 5 der 108. Kommissionssitzung „HG LTF-Überarbeitung“ ist noch auszuführen.

3. Bericht des Vorsitzenden

Charlie Jöst berichtet über

- seinen Besuch beim BMVI anlässlich eines dort abgehaltenen EASA Workshops in dem geplante europäische Luftrechtsänderungen vorgestellt wurden. Für unseren Luftsport soll sich nichts ändern, er bleibt in der Zuständigkeit der einzelnen Staaten.
- seine Teilnahme an der außerordentlichen DAeC-Mitgliederversammlung in Friedrichshafen. Wichtiges Thema war eine bessere Koordination zwischen den Luftsportsparten, um gegenüber den Behörden Luftraumangelegenheiten wirksam vertreten zu können. Es hat sich nun außerhalb des DAeC ein Segelflugverband gegründet. Dies wird als Tagesordnungspunkt der Kommissionssitzung später erörtert.
- seine Teilnahme an der Sitzung der Interessensgemeinschaft Deutscher Luftsport (IGDL).
- seinem Besuch zusammen mit Björn Klaassen bei der Deutschen Flugsicherung in Langen. Dort wurden aktuelle Themen erörtert. Es zeigte sich, dass es seitens der Flugsicherung derzeit keine akuten Probleme gibt. Der geschäftsmäßige Drohnenverkehr wird künftig als neuer Teilnehmer Luftraum für sich beanspruchen, konkrete Pläne liegen noch nicht vor.
- seine Besuche der sehr gelungenen German Open HG in Greifenburg sowie German Open GS in Bischling bei Werfenweng, welche zusammen mit der Österreichischen Staatsmeisterschaft abgehalten wurde.
- seinen Besuch zusammen mit Björn Klaassen und Vertretern des DAeC beim BMVI-Staatssekretär Norbert Barthle. Anliegen des DAeC war es im Zusammenhang mit der rechtlichen Planung für Drohnen eine empfindliche Einschränkung für Modellflieger zu verhindern. DHV-Anliegen war es, vor BMVI-Entscheidungen einbezogen zu werden, wenn DHV-Belange betroffen sind. Bei Reit im Winkel war vorübergehend ein Flugbeschränkungsgebiet für den Probetrieb von DHL-Lieferdrohnen eingerichtet worden, ohne dass der DHV am behördlichen Verfahren beteiligt worden war. Charlie Jöst äußerte sich zufrieden mit dem Ausgang des Gespräches.

- seine Teilnahme an der Einweihung des neuen Startplatzes in Loffenau. Dort ist den Teufelsfliegern mit Unterstützung von Björn Klaassen eine wertvolle Geländeerweiterung gelungen.

4. Bericht der Geschäftsstelle

Geschäftsführer Klaus Tänzler berichtet über den Stand des Neubaus der DHV-Geschäftsstelle. Der von der Jahrestagung genehmigte Kostenrahmen wird voraussichtlich eingehalten. Die von der DHV-Vorstandschafft genehmigten Auftragsverfahren und Baumaßnahmen sind auf gutem Weg. Der mit der Planung und Bauleitung betraute Architekt hält bislang den Zeitplan ein. Richard Brandl ist seitens der Geschäftsstelle mit der Projektleitung betraut, weil er in seiner beruflichen Laufbahn jahrzehntelange Erfahrung mit ähnlichen Bau-Projekten gesammelt hat. Bei den Entscheidungen über Detailfragen steht Kosteneffizienz im Vordergrund. Der Anfang Februar vorgesehene Umzug wird sorgfältig geplant, damit die Vielzahl der Aktionen so ineinandergreifen, dass die Geschäftsstellen-Arbeit nur kurz unterbrochen wird. Richard Brandl stellt anhand von Fotos den aktuellen Baufortschritt dar und kündigt für Ende Juni das Richtfest an, welches in kleinem Rahmen für die Bauarbeiter ausgerichtet wird.

Karl Slezak berichtet über die aktuellen Sicherheitsmitteilungen des Herstellers Finsterwalder-Charly für die Gurtzeugschließen Click-Lock und T-Lock welche vorübergehend hunderte, vorwiegend ältere, Gleitschirm-Gurtzeuge gegroundet hat. Hintergrund sind mindestens 4 bekannt gewordene Fälle von im Flug selbständig öffnenden Verschlüssen. Der DHV hat alle betroffenen Gurtzeug-Hersteller aufgefordert, ihrerseits Sicherheitsmitteilungen zu erlassen. Denn nach deutschem Luftrecht (LuftGerPV) ist der Hersteller des musterprüfpflichtigen Ausrüstungsgegenstands verantwortlich für solche Mitteilungen an die Halter. Innerhalb einer Woche haben Independence, Woody Valley, Advance, Icaro, Swing, Turnpoint (für Gurtzeuge von Woody Valley, Turnpoint und Karpofly) und Finsterwalder (für die eigenen Gurtzeuge) dies getan.

Finsterwalder hat 10 Tage nach der ersten Sicherheitsmitteilung eine Anweisung zur Mängelbehebung an den DHV und an die Gurtzeug-Hersteller gesandt. Diese sieht vor, dass die Schließen-Stecker durch Nachfeilen der Haken bearbeitet werden und so ein sicherer Verschluss wieder erreicht wird. Nach Durchführung dieser Instandsetzung gewährt Finsterwalder eine Nutzungsdauer von 10 Jahren (bei Einsatz in HG-Gurtzeugen 20 Jahre).

Der DHV hat, zusammen mit Christoph Weber-Irlacher vom betroffenen Hersteller Turnpoint, diese Anweisung am Beispiel eines betroffenen Gurtzeugs ausprobiert. Es handelte sich dabei um eines der Gurtzeuge, bei dem eine Brustgurt-Schließe sich während des Fluges selbständig geöffnet hatte. Dieses selbständige Öffnen war reproduzierbar und zwar durch Körperbewegungen des Piloten in der Gurtzeugaufhängung. Auch bei Versuchen mit der DHV-Gurtzeugprüfanlage konnte eine Öffnung, bei Last von 10-20 daN auf dem Brustgurt, reproduzierbar erreicht werden, wenn am Brustgurt von Hand gerüttelt wurde. Nach der Bearbeitung eines Steckers gemäß der Mängelbehebungsanweisung von Finsterwalder, konnte ein selbständiges Öffnen nicht mehr erreicht werden. Es ist nun an den Gurtzeug-Herstellern, zu entscheiden (und zu publizieren), ob sie die Mängelbehebungsanweisung für ihre Gurtzeuge übernehmen oder eine andere Lösung (z.B. Austausch der Schließen oder Anbringen einer Sicherungsschleife) zur Mängelbehebung wählen.

Diese Angelegenheit war auch auf der Tagesordnung des Jahrestreffens des Safety and Training Subcommittees des Europaverbandes EHPU in Prag am 11./12.06.2016. Hier wurde folgender Beschluss gefasst: Da offensichtlich mit Herstellungs-, Material- oder Bedienfehlern bei Gurtzeugschließen gerechnet werden muss, wird die zuständige EN-

Arbeitsgruppe WG 6 aufgefordert, die Prüfvorschriften für Gurtzeuge in folgender Weise zu ergänzen: Auch bei Versagen einer Schließe des Gurtzeugs, muss Herausfallsicherheit bestehen, d.h. der Pilot darf nicht aus dem Gurtzeug herausfallen.

Björn Klaassen berichtet über DAeC-Publikationen in denen sich der DAeC generell gegen die Errichtung von Windkraftanlagen in der Nähe von Flugplätzen ausspricht. Aus DHV-Sicht ist ein Nebeneinander von Windkraftanlagen und Fliegen dann vertretbar, wenn es zu keiner Beeinträchtigung der Flugsicherheit führt.

5. Suche nach Geschäftsführer

Dirk Aue berichtet, dass die DHV-Vorstandschaft frühzeitig die Suche nach einem künftigen DHV-Geschäftsführer gestartet hat, da Klaus Tänzler in absehbarer Zeit altersbedingt ausscheiden wird. Die DHV-Vorstandschaft hat den verbandserfahrenen Unternehmensberater Elmar Sing beauftragt, sie bei der Suche nach einem neuen Geschäftsführer zu unterstützen. Herr Sing hat inzwischen Einzelinterviews mit Vorständen und DHV-Mitarbeitern geführt, um die Bedürfnislage sorgfältig zu ermitteln. Auf dieser Grundlage wurde in einem Vorstands-Workshop das Anforderungsprofil der Stelle erarbeitet sowie die Stellenausschreibung entworfen. Diese wird von der DHV-Kommission durchgesehen und besprochen.

Beschluss:

Die vorliegende Stellenausschreibung wird genehmigt, mit der Änderung, dass als Abgabetermin für die Bewerbungen der 15.08.2016 festgelegt wird.

6. Bericht der Regionalbeiräte

Region Südwest: Ulrich Aellig berichtet, dass bei Baumrettungen manchmal Feuerwehren zum Einsatz kommen, die darin unerfahren sind. Er regt an, dass der DHV einen Wissenstransfer von erfahrenen Rettungsdiensten hin zu den unerfahrenen fördert. Verbandsarzt Ecki Schröter erläutert, dass es hilfreiche Schulungsunterlagen bei der Bergwacht gibt, die herangezogen werden können. Ulrich Aellig gibt den vom Verein Friedrichshafen an ihn herangetragenen Wunsch weiter, die Kooperation mit Schulen zur Nachwuchsförderung zu unterstützen, z.B. mit Gelände-Erlaubnissen für Schnupperkurse. Björn Klaassen erläutert, dass es dafür die Möglichkeit von Kurzzeiterlaubnissen gibt, die übliche Bearbeitungszeit solcher Verfahren sei eine Woche.

Region Ost: Uwe Krenz berichtet, dass an ihn der Wunsch herangetragen wurde, die Art der geltenden Nachweispflicht für Windenführer HG zu ändern. Die Tagesordnung wird um diesen Punkt ergänzt. Und er berichtet über den erfolgreichen Verlauf eines internationalen Starrflüglerwettbewerbs im Erzgebirge, der eine starke, positive Presse-Resonanz hatte.

Region Mitte: Bernd Böing berichtet, dass es in seiner Region keine aktuellen Themen gibt, dass es sich aber zeigt, wie wichtig beim Windenschlepp nach langer Winterpause ein Sicherheitsbriefing zum Anfang der Saison ist, um Anlaufschwierigkeiten zu vermeiden. Er bittet den DHV, die Piloten zu sensibilisieren, damit Gelände-probleme wegen undiszipliniertem Verhalten vermieden werden können.

Region Nord: Uwe Apel berichtet, dass in seiner Region regelmäßig Sicherheitsbriefings zum Saisonbeginn durchgeführt werden, es wäre eine stärkere Beteiligung daran wünschenswert. Aktuell ist die Reaktivierung eines Fluggeländes in Sylt Thema, man bräuchte dazu aber Aktive vor Ort.

Region Südost: Gerhard Peter berichtet, dass es in seiner Region ebenfalls keine akuten Probleme gibt. Er weist auf eine interessante Vortrags-Veranstaltung hin, bei der die Koryphäen des Kletterns und Gleitschirmfliegens Huber und Maurer zusammentreffen werden - 12. Dezember 2016 in Stuttgart. Näheres wird in den DHV-Medien veröffentlicht.

7. Nachweispflicht für HG Windenführer

Vor längerem war wegen Unfällen beim HG-Windenschlepp als Voraussetzung eingeführt worden, dass die Windenführer ihre spezielle Erfahrung im HG-Windenschlepp nachweisen müssen, minimum 5 HG-Schlepps innerhalb von 2 Jahren. Die getätigten HG-Windenschlepps müssen dokumentiert und vom geschleppten HG-Piloten unterschrieben werden. Dies bereitet in der Praxis Probleme, weil die Piloten nach dem Start oft auf Streckenflug entschwinden sind.

Es wird erörtert, dass die für den Nachweis erforderliche Dokumentation auch über die Winden-Kladde erfolgen könne.

Beschluss:

Unter dem Vorbehalt, dass das LBA nicht widerspricht, reicht die Dokumentation in der Windenkladde als Nachweis der Inübunghaltung für HG-Windenführer aus.

8. Ausschuss Unterer Luftraum

Charlie Jöst und Björn Klaassen berichten, dass der DAeC seinen Ausschuss „Unterer Luftraum“ als Bundesausschuss neu organisiert hat, damit alle Luftsportarten dort vertreten sind. In diesem Ausschuss sollen die Anliegen sämtlicher Luftsportarten koordiniert werden, damit gegenüber den Behörden mit einer einheitlichen Stimme gesprochen wird. Nun hat sich außerhalb des Deutschen Aero Clubs (DAeC) ein zentraler Segelflugverband gebildet. Bisher hat dieser nur wenige Mitglieder. Es bleibt abzuwarten, ob es die Segelflieger weiterhin bevorzugen, über die regionalen Landesverbände Mitglied beim DAeC zu sein.

Die Diskussion ergibt, dass es wünschenswert wäre, wenn der Segelflugverband dem DAeC beiträte. Es mache Sinn, wenn möglichst alle Luftsportler unter dem Dach des DAeC versammelt sind. Der DAeC hat eine hauptamtliche Stelle eines Referenten für Luftraum und Flugbetrieb ausgeschrieben. Man ist sich einig, dass die Kontakte des DHV zum DAeC-Vorstand und zum neuen Segelflugverband genützt werden sollten, um auf eine gute Abstimmung zwischen Segelflug, Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen gegenüber den Behörden hinzuwirken. Denn diese Luftsportarten haben gerade in Luftraumfragen die gleichen Anliegen.

9. Anforderungen Dreiecksrekorde

Dietrich Münchmeyer erläutert die Unterschiede in den Anforderungen für deutsche Dreiecksrekorde und FAI-Weltrekorde. In Deutschland darf auf einem Schenkel gestartet werden, beim Weltrekord nicht. Da inzwischen die FAI nur Weltrekorde anerkennt, wenn diese zuvor als nationaler Rekord anerkannt sind, schlägt nun Dietrich Münchmeyer vor, die Anforderung an deutsche Dreiecksrekorde an die der FAI anzugleichen. Demnach darf nur am Eckpunkt eines Dreiecks gestartet werden.

Beschluss:

FAI-Dreiecksrekorde GS/HG werden nur noch bei einem Start auf einem Eckpunkt als Deutscher Rekord anerkannt, analog der FAI-Regelung. Die entsprechende Änderung der DHV-Sportordnung tritt zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Protokolls in Kraft.

10. Livetracking

Es ist Dietrich Münchmeyer gelungen, die Livetracker des DHV bei zwei großen Drachenflugwettbewerben zuverlässig zum Einsatz zu bringen. Somit stellt sich die Frage, ob, wie eigentlich geplant, ab nächstem Jahr andere Livetracking-Services in Anspruch genommen werden sollen oder ob der DHV seinen eigenen Livetracking-Service weiter betreiben sollte.

Es wird besprochen, dass auf diesem Gebiet mehrere Innovationen im Gang sind. Bis mit denen genügend Erfahrung vorliegt, werden noch zwei Jahre vergehen. Der DHV sollte abwarten und zunächst seinen Livetracking-Service weiter anbieten.

Beschluss:

Die DHV-Geschäftsstelle wird beauftragt, für die Fortführung eines DHV-Livetracking-Service im Zeitraum weiterer 2 Jahre zu sorgen.

11. Nominierung der Nationalmannschaften

Die HG-Teamchefin Regina Glas hat der DHV-Vorstandschaft folgende Nominierungsvorschläge eingereicht:

Team für die Starrflügler WM vom 16.-30. Juli 2016 in Mazedonien

Tim Grabowski, Norbert Kirchner, Dieter Möglich, Robert Bernat, Markus Hanfstängl, Jochen Zeyher.

Team für HG-Flexible EM vom 16.-30. Juli 2016 in Mazedonien

Roland Wöhrle, Gerd Dönhuber, Primoz Gricar, Achim Vollmer, Kajo Clauß.

Der GS-Teamchef Harry Buntz hat der DHV-Vorstandschaft für die EM 8.-20. August 2016 in Mazedonien den Nominierungsvorschlag eingereicht:

Yvonne Dathe, Ulrich Prinz, Annalena Hinstroza, Torsten Siegel, Ferdinand Vogel, Martin Petz, Jens Kierdorf, Marc Wensauer.

Ersatzpiloten sind Andreas Malecki und Ewa Korneluk Guzy.

Beschluss:

Den Nominierungsvorschlägen wird zugestimmt.

12. GS A-Praxis Prüfung

Der DHV-Fachausschuss Ausbildung schlägt eine zusätzliche Prüfungsaufgabe für die GS-Praxisprüfung A-Schein vor. Karl Slezak tritt dafür ein, dass die Pilotenprüfer das Recht erhalten sollen, als weitere Prüfungsaufgabe wahlweise "Ohrenanlegen" oder „kleiner Klapper“ anzuordnen. Dies führe dazu, dass diese Lerninhalte in der Ausbildung sorgfältiger vermittelt werden. Das Manöver Acht bleibt Prüfungsbestandteil. Es wird diskutiert, dass dies zu einer zeitaufwändigeren Prüfung führen wird, da je nach Höhenunterschied ein zweiter Flug erforderlich wird.

Beschluss:

Die GS-Praxisprüfung für den A-Schein wird ab 1.1.2017 erweitert. Der Prüfer entscheidet welches der zusätzlichen Prüfungsmanöver „Ohrenanlegen“ oder „kleiner Klapper“ vom Prüfungsteilnehmer zu zeigen ist.

13. Neutralität des Pilotenprüfers

Der DHV-Fachausschuss Ausbildung hat in Frage gestellt, ob bei der Theorie-Prüfung zum A-Schein die DHV-Bestimmung aufrechterhalten werden soll, wonach der Prüfer nicht an der Ausbildung des Prüfungsteilnehmers beteiligt gewesen sein darf.

Es wird besprochen, dass die Neutralität des Prüfers für die Seriosität einer Prüfung erforderlich ist. Das Niveau des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer soll gegenüber dem Luftfahrerschein für Segelflieger nicht abfallen, weil Gleitschirmflieger und Drachenflieger den Luftraum gleichberechtigt gegenüber dem Segelflug nutzen.

Beschluss:

Die Neutralität der Pilotenprüfer ist weiterhin bei allen A-Scheinprüfungsteilen erforderlich.

14. Technische Zukunft des Windschlepps

Horst Barthelmes gibt einen Überblick über den technischen Stand bei den Schleppwinden und zeigt jüngste Innovationen anhand von Videobeispielen.

Darunter beispielsweise ein Schleppsystem, das vom Piloten per Fernbedienung selbst bedient wird, Seilrückholssysteme und eine ca. 6.000 € teure Abrollwinde, die eine besonders hohe Schleppfrequenz ermöglicht.

Er berichtet, dass es keine Musterbetreuer für die Mohaupt- und Schuhwerk-Winden mehr gibt. Die Windenhalter müssen künftig selbst als Windenhersteller fungieren, wenn sie technische Änderungen vornehmen wollen. Der DHV übernimmt in diesen Fällen die Änderungsgebühren.

Es wird angeregt, dass Horst Barthelmes darüber auch bei den Regionalversammlungen berichtet.

15. Flychair Erprobung

Hannes Weininger stellt den Flychair vor, eine fahrgestellähnliche Vorrichtung, die z.B. Querschnittsgelähmten das Gleitschirmfliegen als Passagier oder auch als Pilot ermöglicht. Die Norddeutsche Gleitschirmschule hat die Musterprüfung dafür beantragt und möchte vom DHV eine generelle Zusage, dass damit in Deutschland Flugbetrieb möglich ist.

Es wird besprochen, dass der Flychair im Ausland schon vereinzelt zum Einsatz gekommen ist. Das deutsche Luftrecht verlangt, dass ein Pilot lufttüchtig ist. Beeinträchtigungen können aber durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden. Der DHV-Beirat für Behindertenfragen Rainer Bürger hat sich grundsätzlich für den Einsatz des Flychairs ausgesprochen. Auch Verbandsarzt Ecki Schröter befürwortet dies.

Hannes Weininger stellt fest, dass eine Musterprüfung nicht erforderlich ist, wenn durch ein Anbringen des Flychairs an das GS-Gurtzeug die Funktionsfähigkeit von Gurtzeug, Rettungsgerät und Gleitschirm nicht beeinträchtigt wird. Allerdings hat der Hersteller des Flychairs die Bestimmungen der Medizinprodukte-Richtlinie zu beachten, was auch für die anderen Vorrichtungen und Hilfsmittel für mobilitätseingeschränkte Personen gilt.

Es wird besprochen, ob beim Flugbetrieb Schwierigkeiten und Gefahren durch die Verwendung des Flychairs auftreten können.

Beschluss:

Vorausgesetzt, der Hersteller des Flychair hat in einer Selbsterklärung die Einhaltung der einschlägigen Medizinprodukte-Richtlinie bestätigt, kann im Zuge eines DHV-Erprobungsprogramms Erfahrung mit dem Einsatz des Flychairs im GS-Flugbetrieb gewonnen werden. Im Rahmen des Erprobungsprogramms wird GS-Piloten mit Passagierlizenz gestattet, den Flychair für behinderte Piloten einzusetzen. Auch dürfen ihn GS-Luftfahrerschein-Inhaber für sich selbst verwenden. Die Ergebnisse dieser Erprobung sind abzuwarten, bevor der Einsatz des Flychair in der Ausbildung erprobt werden darf.

16. Termin nächste Sitzung

Samstag, 24. September 2016 in Bayrischzell

Richard Brandl (Protokollführer)

Charlie Jöst (Vorsitzender)